

(19) 日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11) 特許出願公開番号

特開平11-36881

(43) 公開日 平成11年(1999) 2月9日

(51) Int. CL <sup>6</sup>	識別記号	P I	
F 0 2 B 63/04		F 0 2 B 63/04	D
			Z
F 0 1 P 5/06	5 1 1	F 0 1 P 5/06	5 1 1 N
			5 1 1 B
F 0 2 B 67/00		F 0 2 B 67/00	Q
審査請求 未請求 請求項の数 6 O L (全 9 頁) 最終頁に続く			

(21) 出願番号 特願平9-198670

(22) 出願日 平成9年(1997) 7月24日

(71) 出願人 000005326

本田技研工業株式会社  
東京都港区南青山二丁目1番1号

(72) 発明者 広瀬 忠文

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社  
本田技術研究所内

(72) 発明者 都留 隆司

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社  
本田技術研究所内

(72) 発明者 丸山 勝己

埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社  
本田技術研究所内

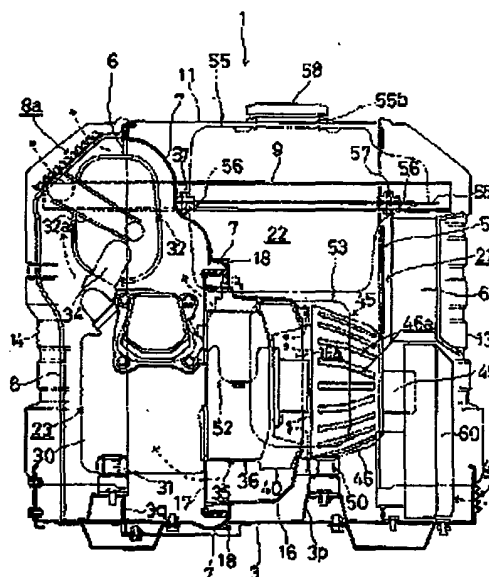
(74) 代理人 弁理士 江原 望 (外3名)

(54) 【発明の名称】 エンジン発電機

(57) 【要約】

【課題】 1つの遠心ファンによって運転騒音の漏出を小さく抑えつつ、エンジンと発電機を効率良く冷却することができるコンパクトなエンジン発電機を供する。

【解決手段】 エンジン30および同エンジン30により駆動される発電機35を回転軸方向に並べて配置して遮音ケース2内に収容したエンジン発電機において、前記発電機35をアウターロータ型発電機で構成し、同発電機35のアウターロータ36のエンジン30と反対の端面に遠心ファン40を設け、遠心ファン40側に吸風開口15aを有したダクト7、8、16が前記遠心ファン40、発電機35、エンジン30を覆い、ダクト7、8、16の下流側排風開口8aが前記遮音ケース2の外側に向けて形成されており、発電機35と前記エンジン30との間にエンジン30に向かう冷却風の一部を発電機35内に導入し再び遠心ファン40に還流する還流用空隙43を形成したエンジン発電機。



(2)

特開平11-36881

1

【特許請求の範囲】

【請求項1】 エンジンおよび同エンジンにより駆動される発電機を回転軸方向に並べて配置して遮音ケース内に収容したエンジン発電機において、

前記発電機をアウターロータ型発電機で構成し、

同発電機のアウターロータの前記エンジンと反対の端面に遠心ファンを設け、

遠心ファン側に吸風開口を有したダクトが前記遠心ファン、発電機、エンジンを覆い、

前記ダクトの下流側排風開口が前記遮音ケースの外部に向いて形成されており、

前記発電機と前記エンジンとの間にエンジンに向かう冷却風の一部を前記発電機内に導入し再び遠心ファンに還流する還流用空隙を形成したことを特徴とするエンジン発電機。

【請求項2】 前記遠心ファンは、前記ダクトの吸風開口から前記遮音ケース内の空気を吸入する主ファンと、前記還流用空隙から前記発電機内に導入された空気を遠心ファンに還流する副ファンとを一体的に形成した両面ファンとしたことを特徴とする請求項1記載のエンジン発電機。

【請求項3】 前記遠心ファンは、前記還流用空隙から前記発電機内に導入された空気を遠心ファンに還流する貫通孔が形成された孔開きファンであることを特徴とする請求項1記載のエンジン発電機。

【請求項4】 前記発電機は前記エンジンのフライホイールを兼用する磁石回転子を有するアウターロータ型の多極発電機で構成され、前記発電機の出力を所定周波数の交流に変換する制御回路を設けたことを特徴とする請求項1から請求項3のいずれかの項記載のエンジン発電機。

【請求項5】 前記エンジンはシリンダを斜め側方に傾斜させて配設され、前記シリンダの上方の前記ダクト内の空間に前記マフラーを配置したことを特徴とする請求項1から請求項4のいずれかの項記載のエンジン発電機。

【請求項6】 前記マフラーは、前記エンジンの回転軸と直角方向に長尺に配置されたことを特徴とする請求項5記載のエンジン発電機。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、装置全体を遮音ケースで覆ったエンジン発電機に関する。

【0002】

【従来の技術】 エンジンにより駆動される発電機をエンジンと一体化したエンジン発電機は、一般に建設工事現場等で使用されるが、作業環境もしくは市街地で特に夜間運転する場合の現場周辺への配慮から、運転音をなるべく低く抑えるために装置全体を遮音ケースで覆ったものが広く使用されている。

2

【0003】 この種のエンジン発電機は、上述のように静粛性を追求すべく吸気口や排気口等の開口をできるだけ少なく、かつ小さくしてあるが、一方においては開口面積が小さいことから遮音ケース内部の冷却について十分な考慮が必要になる。

【0004】 そこで本出願人は、先の出願に係る実公昭64-3777号公報等に記載した例を提案しており、同例においてはエンジンとマフラーとをダクトで覆って他の機器とは隔離し、このダクト内に冷却風を強制的に通風してマフラー側から遮音ケースの外へ排風することにより、遮音ケース内に温度の高い冷却排風が再循環するのを防止している。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】 しかし遮音ケース内にあってダクトの外にある発電機については、前記ダクトとは別の冷却回路を構成するか発電機専用の冷却ファンを用意する等の措置を講じなければならず、装置の大型化の要因の一つとなっていた。

【0006】 前記実公昭64-3777号公報記載の例では、エンジンとマフラーを覆うダクトに強制的に通風する冷却ファンとは別個に発電機を冷却するファンを備え、同ファンによる排風を前記ダクトに合流させるようになっているので、冷却回路が複雑化するとともに、ファン騒音源が2か所となり、またファンの設置自体も大型化の要因となる。

【0007】 本発明は、かかる点に鑑みなされたもので、その目的とするところは、1つの遠心ファンとすることによってファン騒音源を1か所にして騒音の漏出対策を容易とするとともに、エンジンと発電機を効率良く冷却することができるコンパクトなエンジン発電機を供する点にある。

【0008】

【課題を解決するための手段および作用効果】 上記目的を達成するために、本発明は、エンジンおよび同エンジンにより駆動される発電機を回転軸方向に並べて配置して遮音ケース内に収容したエンジン発電機において、前記発電機をアウターロータ型発電機で構成し、同発電機のアウターロータの前記エンジンと反対の端面に遠心ファンを設け、遠心ファン側に吸風開口を有したダクトが前記遠心ファン、発電機、エンジンを覆い、前記ダクトの下流側排風開口が前記遮音ケースの外部に向いて形成されており、前記発電機と前記エンジンとの間にエンジンに向かう冷却風の一部を前記発電機内に導入し再び遠心ファンに還流する還流用空隙を形成したエンジン発電機とした。

【0009】 遠心ファンによりダクトの吸風開口から遮音ケース内の空気をダクト内に吸入してエンジン側に通風するとともに、ダクト内でエンジン側へ向かう冷却風の一部が発電機とエンジンとの間の還流用空隙から発電機内に導入されて遠心ファンに還流するので、1つの遠

(3)

特開平11-36881

3

心ファンによるダクト内の通風によってエンジンと発電機をともに冷却することができる。

【0010】それも1つのダクト内において比較的温度の低い発電機を上流側に下流側にエンジンを配置したので、温度の低い方から順に効率良く冷却することができる。また冷却用ファンは遠心ファン1つであり、同遠心ファンはダクトと遮音ケースにより2重に覆われているので、外部への騒音の漏出を小さく抑えることができる。

【0011】アウターロータ型発電機でアウターロータでエンジンのフライホイールを兼用することにより回転軸方向の寸法を小さくできるとともに、冷却ファンをアウターロータに一体的に取り付けたので、容易に大風量の遠心ファンを取り付けることができ、かつ大きなファン支持強度を得ることができる。

【0012】請求項2記載の発明は、請求項1記載のエンジン発電機において、前記遠心ファンが、前記ダクトの吸風開口から前記遮音ケース内の空気を吸入する主ファンと、前記遮音ケース内から前記発電機内に導入された空気を遠心ファンに還流する副ファンとを一体的に形成した両面ファンとしたことを特徴とする。

【0013】主ファンにより、ダクトの吸風開口から前記遮音ケース内の空気を吸入し、エンジン側に通風する主空気流を形成し、該主空気流の一部を発電機とエンジンとの間の還流用空隙により発電機内に導入し副ファンの作用により遠心ファンに還流することで発電機を冷却することができる。

【0014】請求項3記載の発明は、請求項1記載のエンジン発電機において、前記遠心ファンが、前記遮音ケース内から前記発電機内に導入された空気を遠心ファンに還流する貫通孔が形成された孔開きファンであることを特徴とする。

【0015】遠心ファンにより、ダクトの吸風開口から前記遮音ケース内の空気を吸風し、エンジン側に通風する主空気流を形成し、該主空気流の一部を発電機とエンジンとの間の還流用空隙により発電機内に導入し貫通孔が遠心ファンに還流することで発電機を冷却することができる。

【0016】請求項4記載の発明は、請求項1から請求項3のいずれかの項記載のエンジン発電機において、前記発電機が前記エンジンのフライホイールを兼用する磁石回転子を有するアウターロータ型の多極発電機で構成され、前記発電機の出力を所定周波数の交流に変換する制御回路を設けたことを特徴とする。

【0017】多極発電機の出力を制御回路が所定周波数の交流に変換するので、従来使用されていた同期発電機のように常に一定の回転数を維持する必要がなく、大負荷時以外は回転数を低下させておくことが可能となり、定速運転時あるいは軽負荷運転時の運転音を大幅に低減することが可能となる。

4

【0018】請求項5記載の発明は、請求項1から請求項4のいずれかの項記載のエンジン発電機において、前記エンジンがシリンダを斜め側方に傾斜させて配設され、前記シリンダの上方の前記ダクト内の空間に前記マフラーを配設したことを特徴とする。

【0019】シリンダを傾斜させてきたエンジンの上方の空間に大きなマフラーを配設できるため、回転軸方向の寸法を小さくできるとともに、高熱部分ほど上方に位置するので、合理的な冷却空気流を形成して効率良く冷却できる。

【0020】請求項6記載の発明は、請求項5記載のエンジン発電機において、前記マフラーが、前記エンジンの回転軸と直角方向に長尺に配設されたことを特徴とする。傾斜したシリンダの上方の空間に設置の上下方向の寸法を小さく抑えながら大きな容量のマフラーを配設することができる。

【0021】

【発明の実施の形態】以下本発明に係る一実施の形態について図1ないし図11に図示し説明する。本実施の形態のエンジン発電機1は、図1に外觀図を示すように装置全体を遮音ケース2で覆った立方体状をなしている。

【0022】遮音ケース2その他内部フレーム等の分解斜視図を図2に示す。扁平な受け皿状をなすアンダーフレーム3は、前側壁3aと右側壁3bに外部と連通する吸気口4a、4bが形成され、後側壁3cは着脱可能とし、内部には左右方向に長尺の前後一対の支持メンバー3p、3qが互いに平行に敷設されている。

【0023】このアンダーフレーム3に概ね矩形板状のフロントフレーム5とリアフレーム6とが互いに所定間隔を存して対向するように立設される。フロントフレーム5は、上側周縁が後方に屈曲してフランジ5aが形成され、矩形板の上部に左右方向に長尺の長方形の開口5b、下部に円形の一部が膨出したような連通開口5cが形成されている。

【0024】一方リアフレーム6は、上下分割型で合体すると、中央に大きく矩形状をなす貫通孔7aが形成され、この貫通孔7aに前方へ膨出したダクト7が一体に形成され、リアフレーム6の上側周縁は前方に屈曲してフランジ6aが形成されている。前記ダクト7の前部は矩形筒状をなして開口している。

【0025】そしてリアフレーム6の後方には貫通孔7aに設けられダクト7に接続して後方に膨出したように構成されるグラスウール製のダクト8が配設される。ダクト8は前方と下方を開口した概ね矩形の箱状をなし、上側壁に排気口8aが設けられる。

【0026】アンダーフレーム3の上に立設された前後のフロントフレーム5とリアフレーム6との間に前後方向に指向した左右一対の補強レール9、9が上側角部を貫通して架設される。こうして補強された前後のフロントフレーム5とリアフレーム6の対向する空間を外部

(4)

特開平11-36881

5

から仕切るように外周縁に沿って半角筒状のセンターカバー11が覆う。

【0027】センターカバー11は、プレートを屈曲して左側壁11aと上壁11bと右上側壁11cの半角筒状をなし、右下側壁は別部材である開閉可能な蓋部材12が覆うようになっており、内部にセンター室22が区画形成される。センターカバー11の上壁には燃料タンク55の給油口55bが突出する円孔11dが形成されている。

【0028】そしてフロントフレーム5の前方に概ね矩形箱状をしたフロントカバー13が被せられフロント室21が区画形成され、リアフレーム6の後方には概ね矩形箱状をしたリアカバー14が被せられリア室23が区画形成されるが、このリアカバー14の内面に沿って前記グラスウール製のダクト8が内張りされたような構造となり、ダクト8内がリア室23となる。

【0029】フロントカバー13の前壁中央は矩形に凹出して開口したコントロールパネル62用の矩形口13aが形成され、リアカバー14の上壁には前記ダクト8に設けられる排風口8aに対応して矩形口14aが形成されている。

【0030】以上のようにエンジン発電機1の外壁をなす遮音ケース2は、アンダーフレーム3、センターカバー11、蓋部材12、フロントカバー13、リアカバー14によって6面を形成してケースを構成している。そして遮音ケース2の内部空間は、フロントフレーム5とリアフレーム6によってフロント室21、センター室22、リア室23の3つの室に区画されている。

【0031】なおリアフレーム6よりセンター室22に突出したダクト7の矩形筒状部に、連続してさらにセンター室22内にダクトでもあるファンカバー16が設置される。ファンカバー16は発電機35と遠心ファン40を覆うべく概ね円筒状をなし、前端の円開口が吸風口16aをなし、吸風口16aの環状の開口端面に突出長を一定にした突起16bが複数設けられている。

【0032】ファンカバー16の後端開口面は外周方向に延出したフランジ16cが形成され、同フランジ16cに後方から矩形枠部材17が取り付けられる。矩形枠部材17の矩形外周縁にはシールラバー18が周設されており、前記ダクト7の矩形筒状部内にシールラバー18で周囲をシールして矩形枠部材17が嵌合される。

【0033】すなわちファンカバー16は、矩形枠部材17を介してリアフレーム6のダクト7に接続し、ダクト7はリアフレーム6より後方に突出してリア室23を形成するダクト8に接続している。

【0034】したがって遮音ケース2内には、ファンカバー16、ダクト7、ダクト8からなるダクト内空間が、センター室22の一部とリア室23を占有して形成されており、ダクト内空間の上流側吸風口16aはセンター室22内に開口しており、下流側排風口8aはダクト8の上側壁に設けられ、同排風口8aはリアカバー14の矩形口14a

6

に臨んで遮音ケース2の外側に開口している。

【0035】以上のような遮音ケース2内のフレーム構造およびダクト構造に各種機器が配設される。エンジン30は、図4に示すように遮音ケース2の後部のダクト7、8内に収容され、アンダーフレーム3に敷設された支持メンバー3qに固着された左右一対の防振マウント部材31により支持される（図4、図6参照）。

【0036】図6に示すようにエンジン30は、クランクケース30aを左側に偏って位置させ、シリンダ30bを右方向で若干上向きに傾斜させて突設しており、前後水平方向に指向したクランク軸30cは前方へ突出している。

【0037】このようにエンジン30はシリンダ30bを傾斜させているので、ダクト7、8の上部空間を大きく確保でき、同空間に大型筒状のマフラー32を左右方向に指向させて配設している。マフラー32はエンジン30にブラケット33を介して支持され、シリンダ30b部より上方へ延出した排気管34が連結され、マフラー32の右側壁から延びたテールパイプ32aがマフラー32の後面に回り込んで排気口を排風口8aに沿わせている。

【0038】クランクケース30aより前方へ突出したクランク軸30cに発電機35が設けられている。発電機35は、アウターロータ型の多極発電機であり、図7に示すようにクランク軸30cに一体に固着されたアウターロータ36は有底円筒状をなし、周壁の内周面に遊石36aが複数周方向に亘って貼着されてクランク軸30cと一体に回転し、エンジンにおけるフライホイールの作用も果している。

【0039】アウターロータ36は、底壁を前側にして後方を開口し、内部のインナーステータ37は放射状に突出した複数のヨークに発電コイルが巻回されたステータコアがクランクケース30aに固定されている。なおアウターロータ36の底壁には通気口36bが複数形成されている。このアウターロータ36の底壁に遠心ファン40が前方から固着されている。

【0040】図8ないし図11を参照して遠心ファン40は、円板状基盤40aの前面に主ファン41、後面に副ファン42がそれぞれ形成された両面ファンである。該遠心ファン40が回転すると、主ファン41は前方から空気を中心部分に吸込み円板状基盤40aの前面に沿って遠心方向に吐き出す空気流を形成し、主ファン41と一体に回転する副ファン42は後方の空気を中心部分に吸込み円板状基盤40aの後面に沿って遠心方向に吐き出す空気流を形成する（図11の破線矢印参照）。

【0041】前記ファンカバー16は、上記発電機35と遠心ファン40を覆っており、前端的吸風口16aが遠心ファン40に対向して開口し、後端は矩形枠部材17とともにエンジン30のクランクケース30aに固着されて支持される。

【0042】このファンカバー16の前端吸風口16aに対向してリコイルスタータ45が設けられている。リコイル

(5)

特開平11-36881

7

スタータ45はファンカバー16の吸風口16aの開口端面に突出した突起16bによってファンカバー16の端面から所定間隔を空けて配置され、スタータケース46のボス部46bをファンカバー16に固着して一体に支持される。

【0043】リコイルスタータ45は、図3を参照してクランク軸30cと同軸の回転軸にラチェットホイール47が後方への飛び出しが可能に設けられており、同ラチェットホイール47に対向して遠心ファン40の中心部分にラチェット48が取り付けられている。

【0044】ラチェットホイール47は、ギア列47aを介してスタータレバーで駆動されるとともに、スタータケース46の左端に設けられたスタータモータ49によっても駆動される。

【0045】通常ラチェット48と離れているラチェットホイール47がスタータモータ49等により駆動されるときは、後方へ飛び出してラチェット48に係合しラチェット48とアウターロータ36を介して一体のクランク軸30cを強制的に回転してエンジン30の始動を行うことができる。

【0046】リコイルスタータ45の概ね円錐形状をしたスタータケース46は、母線に沿った長孔46aが周方向に亘って複数形成されており、ファンカバー16の端面との間隙とともに、スタータケース46の外部とファンカバー16の吸風口16aとを連通している。

【0047】リコイルスタータ45はセンター室22内にあってアンダーフレーム3に数設された支持メンバー3pに固着された左右一対の防振マウント部材50により支持される(図4、図5参照)。

【0048】エンジン30とリコイルスタータ45は、ファンカバー16を介して一体に連結されており、後部のエンジン30を防振マウント部材31が支持し、前部のリコイルスタータ45を防振マウント部材50が支持するので、振動体の前後の両端部分に近い位置を効果的に支持することができる。

【0049】リア室23からセンター室22にかけて左寄りに位置したクランクケース30aの前方に発電機35およびリコイルスタータ45が配設されるので、センター室22内においてファンカバー16とリコイルスタータ45の右方に空間が開き、同空間に気化器52とエアクリーナ53がエアクリーナ53を前側にして前後に配設される。

【0050】エンジン30の上方にはマフラー32が配設されたが、センター室22内のファンカバー16、リコイルスタータ45、気化器52、エアクリーナ53の上方空間に燃料タンク55が配設される。

【0051】前記フロントフレーム5とリアフレーム6との間に架設された左右一対の締結レール9に燃料タンク55のフランジ55aを防振ラバー56を介してボルト57で固定し燃料タンク55を懸架する。

【0052】なお燃料タンク55はフロントフレーム5の上部開孔5bから一部フロント室21内にはみ出してお

8

り、燃料タンク55の上方へ突出した給油口55bはセンターカバー11の円孔11dを貫通して上端に燃料キャップ58が螺合される。

【0053】したがってセンター室22内であってファンカバー16およびダクト7の外部空間に、燃料タンク55が気化器52やエアクリーナ53の吸気系機器とともに一緒に配設され、エンジン30の燃料系部品を一括集中させてスペースを効率良く利用しており、装置のコンパクト化が図られている。

【0054】フロントフレーム5の前方のフロントカバー13に覆われたフロント室21の扁平矩形空間には右側にインバータ装置60、左側にバッテリー61がアンダーフレーム3上に配設され、その上方にコントロールパネル62がフロントカバー13の前面矩形口13aに隔断して設けられている。すなわちフロント室21には電装機器が集中的に配設されている。

【0055】インバータ装置60は、多極発電機35の発電出力を所定周波数の交流に変換するものであり、同インバータ装置60はフロント室21のフロントカバー13の吸風口4a、4bに近い右側に配置されて吸入外気により最初に冷却されるようになっている。

【0056】遮音ケース2を備えた本エンジン発電機1は、以上のようにダクト7、8およびファンカバー16内に発電機35、エンジン30、マフラー32が、この順序に収容された構造をしている。

【0057】ファンカバー16の吸風口16aはセンター室22内に開口し、吸風口16aの内側に設けられた遠心ファン40の回転により遮音ケース2外部からフロント室21を介してセンター室22へ導入した空気をリコイルスタータ45のスタータケース46の複数の長孔46bおよびファンカバー16とスタータケース46との間の間隙を通じて吸風口16aからファンカバー16内に吸入することができる(図4および図7において空気の流れを破線矢印で示す)。

【0058】図7に示すように遠心ファン40の前面に設けられた主ファン41によって空気が吸風口16aからファンカバー16内に吸入され、吸入された空気は遠心方向に吐き出されファンカバー16の内周面に沿って発電機35のアウターロータ36の外側をエンジン30側に流れてエンジン30を冷却する。

【0059】かかる主空気の流路途中に発電機35とエンジン30との間の空隙43が構成されていて、主空気の一部分が、分岐して同空隙43に導入されアウターロータ36の内側に回り込む。この還流空気を前記遠心ファン40の後面に設けられた副ファン42と空隙43とが形成する。

【0060】アウターロータ36の内側に回り込んだ空気は、発電コイルを冷却してアウターロータ36の底壁に設けられた通気口36bより副ファン42に至り、遠心方向に吐き出されて主空気に還流する。

【0061】こうして一部発電機35を冷却した空気を含んでエンジン30に流れた空気は、エンジン30を冷却して

(6)

特開平 11-36881

9

ダクト 7、8 に案内されて上方に向かいマフラー 32 を冷却する（図 4 参照）。マフラー 32 を冷却した空気は、その上方にあって遮音ケース 2 の外部に臨んで設けられた排気口 8 a から外部に排出される。

【0062】なおセンター室 22 にはフロントフレーム 5 の直道開口 5 c により連通状態にあるフロント室 21 を介してフロントカバー 13 の吸気口 4 a、4 b から外気が吸入されるようになっているので、フロント室 21 が外気吸入用の迷路状の導入ダクトとして作用し、センター室 22 で発生する吸気音の漏出を抑えることができるとともに、吸気口 4 a、4 b からの吸入空気流の経路にあるインバータ装置 60 を冷却することができる。

【0063】そしてファンカバー 16、ダクト 7、8 が、熱源となる発電機 35、エンジン 30、マフラー 32 を覆って他の機器と隔離し、前記したように遠心ファン 40 の駆動によりセンター室 22 内に開口した吸気口 15 a からファンカバー 16 内に吸入された空気が、比較的湿度の低い発電機 35 を還流空気が冷却した後、湿度の高いエンジン 30、マフラー 32 の順に冷却して排気口 8 a から外部に排出されるので、効率の良い冷却を行うことができる。

【0064】遠心ファン 40 によりファンカバー 16 およびダクト 7 内に吸入されエンジン側へ向かう冷却路の一部が発電機 35 とエンジン 30 との間の還流用空隙 43 から発電機 35 内に導入されて遠心ファン 40 に還流するので、1 つの遠心ファン 40 によるダクト 7、8 内の通風によってエンジン 30 と発電機 35 をともに冷却することができる。それも 1 つのダクト 7、8 において比較的湿度の低い発電機 35 を上流側に下流側にエンジン 30 を配置したので、温度の低い方から順に効率良く冷却することができる。

【0065】また冷却用ファンは遠心ファン 40 が 1 つであり、同遠心ファン 40 はファンカバー 16 と遮音ケース 2 により 2 重に覆われているので、外部への騒音の漏出を小さく抑えることができる。なお遠心ファン 40 は、発電機 30 のアウターロータ 36 に取り付けられるので、大風量の遠心ファン 40 を容易に装着でき、かつ大きなファン支持強度を得ることができる。

【0066】またエンジン 30 の上方にマフラー 32 が配置され高熱機器ほど上方に位置し、さらに上方に排気口 8 a を備える構成なので、合理的な冷却空気流を形成して益々冷却を効率の良く行うことができる。

【0067】加えてエンジン 30 のシリンダ 30 b を傾斜させ、その上方にマフラー 32 を配置しているので、大きな容量のマフラー 32 を配設しながら上下方向の寸法を小さく抑えることができる。

【0068】またインバータ装置 60 が多極発電機 35 の出力を所定周波数の交流に変換するので、従来のこの種のエンジン発電機に用いられる同期発電機のように出力周波数を一定に保持するために負荷の大小にかかわらず回転数を一定に保持する必要はなく、大負荷時以外は回転

10

数を低下させておくことが可能となり、定格運転時あるいは軽負荷運転時の運転音を大幅に低減することが可能となる。

【0069】以上の実施の形態では遠心ファン 40 を両面ファンとしたが、別の遠心ファンを用いた例を図 12 に示す。本実施の形態で用いた遠心ファン 70 以外は、前記実施の形態と同じ部材を用いており、同じ符号を用いる。

【0070】該遠心ファン 70 は、円板状基盤 71 の前面にファン 72 が形成されるとともに、円板状基盤 71 の所定箇所に還流用の開孔 73 が形成された孔開きファンである。開孔 73 は、発電機 35 のアウターロータ 36 の底壁に形成された通気口 36 b に対応して設けられている。

【0071】遠心ファン 70 の回転により空気が吸気口 15 a からファンカバー 16 内に吸入され、吸入された空気は遠心方向に吹き出されファンカバー 16 の内周面に沿って発電機 35 のアウターロータ 36 の外側をエンジン 30 側に流れてエンジン 30 を冷却するとともに、その一部が発電機 35 とエンジン 30 との間の空隙 43 に導入されアウターロータ 36 の内側に回り込む。

【0072】アウターロータ 36 の内側に回り込んだ空気は、発電機コイルを冷却してアウターロータ 36 の底壁に設けられた通気口 36 b および開孔 73 を通って円板状基盤 71 の前面に出て吸気口 15 a からの吸入空気に合流する。吸気口 15 a から吸入され円板状基盤 71 の前面に沿って遠心方向に流れる空気流が、開孔 73 の後方に負圧を形成して上記還流空気を前記空隙 43 に引き入れるように作用している。

【0073】こうして発電機 35 を冷却した空気が吸入空気に還流してエンジン 30 側に向かいエンジン 30 を冷却するので、発電機 35 とエンジン 30 を双方とも効率良く冷却することができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】本発明の一実施の形態に係るエンジン発電機の外觀図である。

【図 2】遮音ケースその他内部フレーム等の分解斜視図である。

【図 3】センターカバーを外し燃料タンクを省略した状態のエンジン発電機の平面図である。

【図 4】一部省略したエンジン発電機の側面図である。

【図 5】同前面図である。

【図 6】同後面図である。

【図 7】発電機およびその近傍の一部断面とした側面図である。

【図 8】遠心ファンの正面図である。

【図 9】同裏面図である。

【図 10】図 8 において X-X 線に沿って切断した断面図である。

【図 11】図 9 において X1-X1 線に沿って切断した断面図である。

(7)

特開平11-36881

11

【図12】別の遠心ファンを用いた実施の形態に係るエンジン発電機の発電機およびその近傍の一部断面とした側面図である。

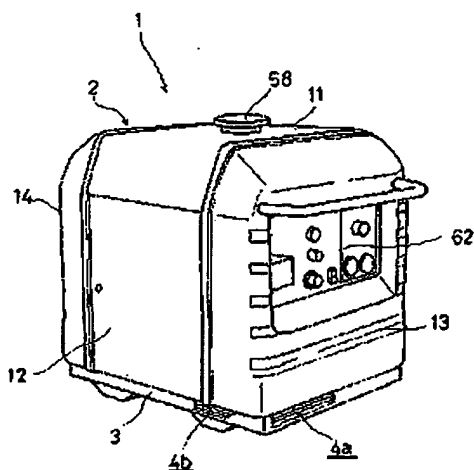
【符号の説明】

1…エンジン発電機、2…遮音ケース、3…アンダーフレーム、4a、4b…吸気口、5…フロントフレーム、6…リアフレーム、7、8…ダクト、9…補強レール、11…センターカバー、12…蓋部材、13…フロントカバー、14…リアカバー、16…ファンカバー、17…矩形枠部材、18…シールラバー、21…フロント室、22…センター室、23…リア室、30…エンジン、31…防振マウント部 \*

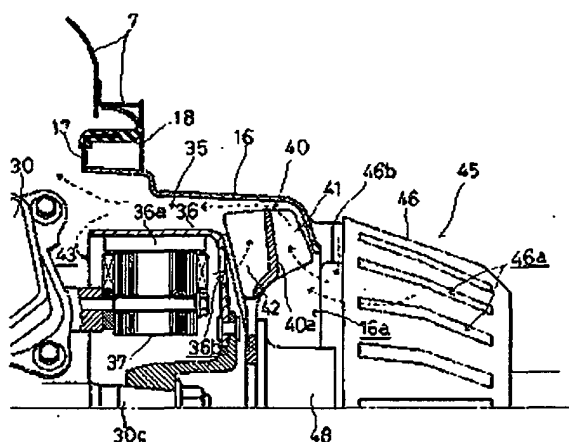
12

\*材、32…マフラー、33…ブラケット、34…排気管、35…発電機、36…アウターロータ、37…インナーステータ、40…遠心ファン、41、42…ファン、43…空隙、45…リコイルスタータ、46…スタータケース、47…ラチェットホイール、48…ラチェット、49…スタータモータ、50…防振マウント部材、52…気化器、53…エアクリーナ、55…燃料タンク、56…防振ラバー、57…ボルト、58…燃料キャップ、60…インバータ装置、61…バッテリー、62…コントロールパネル、70…遠心ファン、71…円板状基盤、72…ファン、73…開孔。

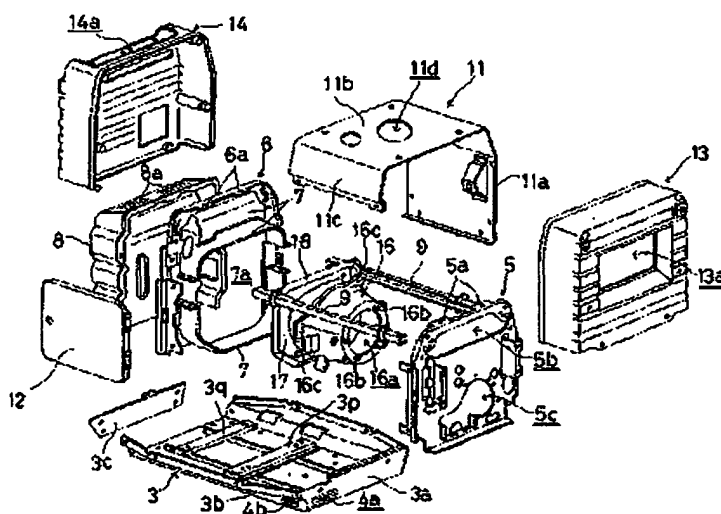
【図1】



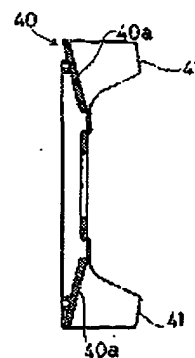
【図7】



【図2】



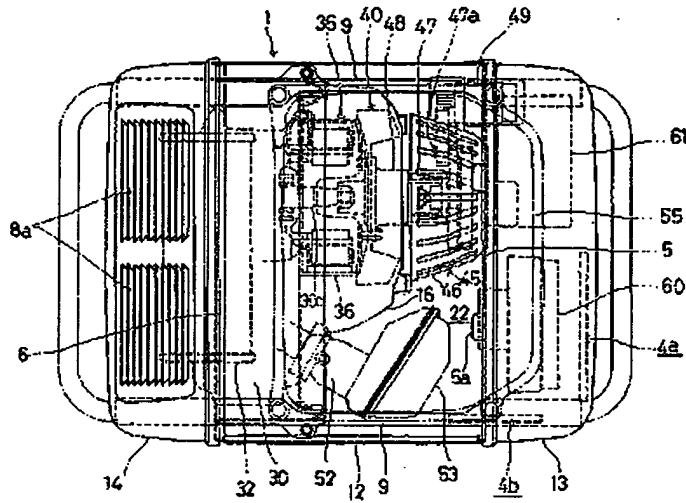
【図10】



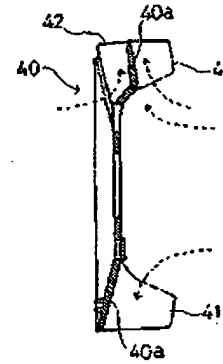
(8)

特開平11-36881

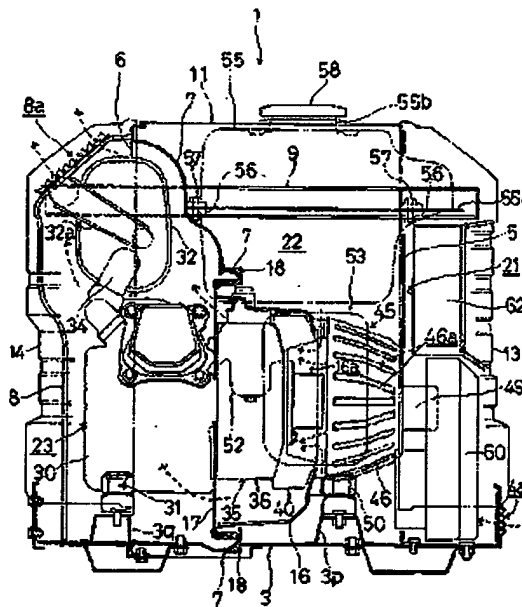
【図3】



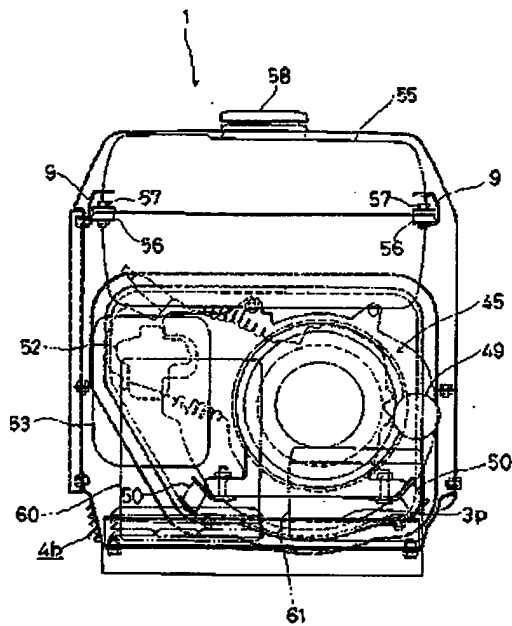
【図11】



【図4】



【図5】

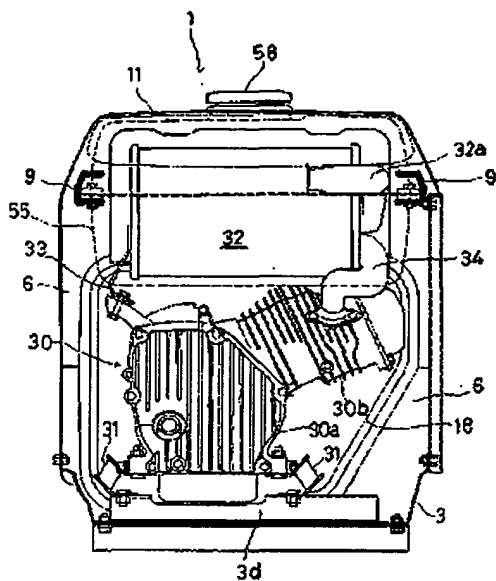




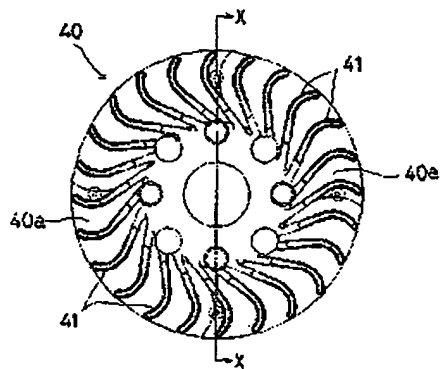
(9)

特開平11-36881

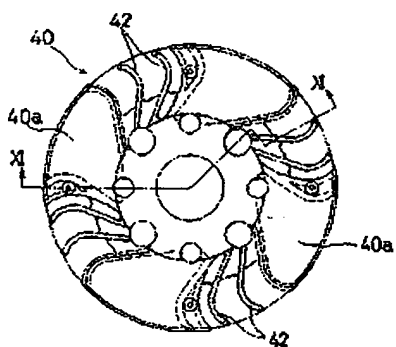
【図6】



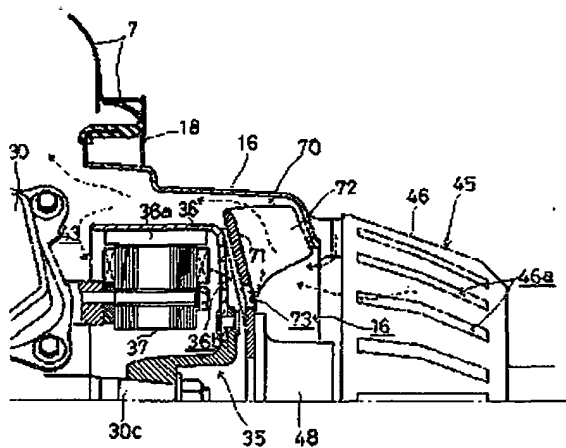
【図8】



【図9】



【図12】



フロントページの続き

(51)Int.Cl.<sup>°</sup>  
F02B 77/13

識別記号

F I  
F02B 77/13

M  
P

\* NOTICES \*

Japan Patent Office is not responsible for any damages caused by the use of this translation.

- 1.This document has been translated by computer. So the translation may not reflect the original precisely.
- 2.\*\*\*\* shows the word which can not be translated.
- 3.In the drawings, any words are not translated.

---

DETAILED DESCRIPTION

---

[Detailed Description of the Invention]

[0001]

[The technical field to which invention belongs] this invention relates to the engine generator which covered the whole equipment in the noise insulation case.

[0002]

[Description of the Prior Art] Although the engine generator which united with the engine the generator driven with an engine is generally used in an construction work site etc., in order to stop operation sound as low as possible, what covered the whole equipment in the noise insulation case is widely used from consideration of the on-site circumference in the case of operating in a work environment or especially a city area night.

[0003] Although this kind of engine generator has made openings, such as an inlet port and an exhaust port, pursue silence as mentioned above that it is as few as possible and small, since the effective-area product is small in one side, consideration sufficient about cooling inside a noise insulation case is needed.

[0004] Then, it has prevented that high cooling \*\*\*\* of temperature recycles in a noise insulation case by these people's having proposed the example indicated to JP,64-3777,Y concerning previous application etc., and covering an engine and a muffler by the duct in this example, isolating other devices, ventilating a cooling wind compulsorily and carrying out the style of \*\* out of a noise insulation case from a muffler side into this duct.

[0005]

[Problem(s) to be Solved by the Invention] However, about the generator which is in a noise insulation case and is out of a duct, the cooling air course different from the aforementioned duct had to be constituted, or the measure of preparing the cooling fan only for generators had to be taken, and it was set to one of the factors of enlargement of equipment.

[0006] In an example given [ aforementioned ] in JP,64-3777,Y, since an engine and the cooling fan which ventilates a muffler compulsorily into a wrap duct are equipped with the fan who cools a generator separately and makes \*\*\*\* by this fan join the aforementioned duct, while a cooling air course complicates it, a fan noise source becomes two places, and causes enlargement of a fan's installation itself.

[0007] this invention was made in view of this point, and the place made into the purpose is in the point of offering the compact engine generator which can cool an engine and a generator efficiently while it makes a fan noise source one place and takes the measures against exsorption of noise easy by considering as one centrifugal fan.

[0008]

[Means for Solving the Problem and its Function and Effect] In the engine generator which this invention has arranged the generator driven with an engine and this engine side by side in the direction of the axis of rotation, and was held in the noise insulation case in order to attain the

above-mentioned purpose constitute the aforementioned generator from an outer-rotor type generator, and a centrifugal fan is formed in an end face opposite to the aforementioned engine of the outer rotor of this generator. A duct with opening of the \*\* style covers the aforementioned centrifugal fan, a generator, and an engine to a centrifugal-fan side. Opening of the \*\*\*\*\* style of the aforementioned duct is formed toward the exterior of the aforementioned noise insulation case, and it is considered as the engine generator in which the opening for reflux which introduces the part of the cooling style which faces to an engine between the aforementioned generator and the aforementioned engine in the aforementioned generator, and flows back to a centrifugal fan again was formed.

[0009] Since the part of the cooling style which goes to an engine side within a duct is introduced in a generator from the opening for reflux between a generator and an engine and flows back to a centrifugal fan while inhaling the air within a noise insulation case in a duct from opening of the \*\* style of a duct with a centrifugal fan and ventilating to an engine side, both an engine and a generator can be cooled by ventilation in the duct by one centrifugal fan.

[0010] Since it also made the low generator of temperature the upstream comparatively into one duct and has arranged the engine to the downstream, it can cool efficiently sequentially from the method of a low of temperature. Moreover, the fan for cooling is one centrifugal fan, and since this centrifugal fan is doubly covered in the duct and the noise insulation case, exsorption of the noise to the exterior can be suppressed small.

[0011] Since the cooling fan was attached in the outer rotor in one while being able to make small the size of the direction of the axis of rotation by making the flywheel of an engine serve a double purpose by the outer rotor with an outer-rotor type generator, the centrifugal fan of large air capacity can be attached easily, and big fan support intensity can be obtained.

[0012] Invention according to claim 2 is characterized by considering as the double-sided fan in whom the aforementioned centrifugal fan formed in one the main fan who inhales the air within the aforementioned noise insulation case from opening of the \*\* style of the aforementioned duct, and the vice-fan who flows back the air introduced in the aforementioned generator from the aforementioned opening for reflux to a centrifugal fan in an engine generator according to claim 1.

[0013] By the main fan, a generator can be cooled by inhaling the air within the aforementioned noise insulation case from opening of the \*\* style of a duct, forming the main airstream ventilated to an engine side, introducing a part of this main airstream in a generator by the opening for reflux between a generator and an engine, and flowing back to a centrifugal fan by a vice-fan's operation.

[0014] the hole with which the breakthrough to which, as for invention according to claim 3, the aforementioned centrifugal fan flows back the air introduced in the aforementioned generator from the aforementioned opening for reflux to a centrifugal fan in an engine generator according to claim 1 was formed -- it is characterized by being an aperture fan

[0015] A generator can be cooled because carry out the style of the air within the aforementioned noise insulation case of \*\* from opening of the \*\* style of a duct, form the main airstream ventilated to an engine side, introduce a part of this main airstream in a generator by the opening for reflux between a generator and an engine and a breakthrough flows back to a centrifugal fan with a centrifugal fan.

[0016] Invention according to claim 4 is characterized by preparing the control circuit from which the aforementioned generator consists of outer-rotor type multipolar generators which have the magnet rotator which makes the flywheel of the aforementioned engine serve a double purpose, and changes the output of the aforementioned generator into the alternating current of predetermined frequency in an engine generator given [ of a claim 1 to the claims 3 / one ] in a term.

[0017] It always is not necessary to maintain a fixed rotational frequency like [ since a control circuit changes the output of a multipolar generator into the alternating current of predetermined frequency ] the synchronous generator currently used conventionally, it becomes possible except the time of a large load to reduce a rotational frequency, and it becomes possible to reduce sharply

the operation sound at the time of rated operation or light load operation.

[0018] In an engine generator given [ of a claim 1 to the claims 4 / one ] in a term, the aforementioned engine makes a cylinder incline in the side in slanting [ slight ], and is arranged, and invention according to claim 5 is characterized by having arranged the aforementioned muffler to the space in the aforementioned duct above the aforementioned cylinder.

[0019] Since a big muffler can be arranged to the upper space of the engine made by making a cylinder incline and a high temperature portion is located up while being able to make small the size of the direction of the axis of rotation, a rational cooling air style is formed and it can cool efficiently.

[0020] Invention according to claim 6 is characterized by having arranged the aforementioned muffler in the axis of rotation and the right-angled direction of the aforementioned engine at the long picture in an engine generator according to claim 5. The muffler of a big capacity can be arranged holding down the size of the vertical direction of equipment small to the upper space of the inclined cylinder.

[0021]

[Embodiments of the Invention] The gestalt of the 1 operation which relates to this invention below is illustrated and explained to drawing 1 or drawing 11 . The engine generator 1 of the gestalt of this operation is making the shape of a cube which covered the whole equipment in the noise insulation case 2 as an external view was shown in drawing 1 .

[0022] Decomposition perspective diagrams, such as noise insulation case 2 and other inner flames, are shown in drawing 2 . Posterior wall 3c makes removable the underframe 3 which makes the shape of a flat saucer by forming the exterior and the inlet ports 4a and 4b open for free passage in anterior wall 3a and right-hand side wall 3b, and the support members 3p and 3q of a long picture order couple are mutually laid in parallel inside at the longitudinal direction.

[0023] It is set up so that the front frame 5 and the rear frame 6 of a rectangle tabular may consist and counter this underframe 3 in a predetermined interval mutually in general. A top periphery is crooked back, flange 5a is formed, and, as for the front frame 5, free passage puncturing 5c to which the part circular in puncturing 5b of the shape of a long rectangle and the lower part bulged in the longitudinal direction at the upper part of a rectangle board is formed.

[0024] On the other hand, if the rear frame 6 coalesces by the vertical assembled die, breakthrough 7a which makes the shape of a rectangle greatly is formed in the center, the duct 7 which bulged to the front in this breakthrough 7a is formed in one, as for the top periphery of the rear frame 6, is crooked ahead, and flange 6a is formed. The anterior part of the aforementioned duct 7 is making and carrying out opening of the rectangle tubed.

[0025] And the duct 8 made from glass wool constituted as it is prepared behind the rear frame 6, it connects [ a / breakthrough 7 ] at a duct 7 and it bulged back is arranged. the duct 8 carried out opening of the front and the lower part -- box-like [ rectangular ] is prepared in general in blast-area 8a by nothing and the top wall

[0026] Between the front frame 5 before and after setting up on an underframe 3, and the rear frame 6, the reinforcement rails 9 and 9 of a couple penetrate a top corner to the right and left to which it pointed in the cross direction, and are constructed. In this way, a periphery edge is met so that the space where the front frame 5 before and after reinforcing, and the rear frame 6 counter may be divided from the outside, and the pin center, large covering 11 tubed [ half-size ] is a wrap.

[0027] The pin center, large covering 11 is crooked in a plate, the covering device material 12 which can be opened and closed and nothing and whose lower right side attachment wall are another members covers the half-size tubed one of left-hand side wall 11a, upper wall 11b, and upper right side-attachment-wall 11c, and partition formation of the pin center, large room 22 is carried out inside. 11d of circular holes in which oil-supply-port 55b of a fuel tank 55 projects is formed in the upper wall of the pin center, large covering 11.

[0028] And although the front cover 13 which carried out rectangle box-like ahead [ of the front

frame 5 ] in general is put, the rear cover 14 to which partition formation was carried out and the front room 21 carried out rectangle box-like in general behind the rear frame 6 is put and partition formation of the rear locus 23 is carried out, it becomes the structure where it was lined in the duct 8 made from the aforementioned glass wool in accordance with the inside of this rear cover 14, and the inside of a duct 8 serves as the rear locus 23.

[0029] Rectangle mouth 13a for control panel 62 which the center of a front wall of a front cover 13 was \*\*\*\*(ed) to the rectangle, and carried out opening is formed, and rectangle mouth 14a is formed in the upper wall of a rear cover 14 corresponding to blast-area 8a prepared in the aforementioned duct 8.

[0030] By an underframe 3, the pin center, large covering 11, the covering device material 12, the front cover 13, and the rear cover 14, the noise insulation case 2 where the outer wall of an engine generator 1 is made as mentioned above forms the 6th page, and constitutes the case. And the building envelope of the noise insulation case 2 is divided by three locus, the front room 21, the pin center, large room 22, and the rear locus 23, by the front frame 5 and the rear frame 6.

[0031] In addition, succeeding the rectangle tubed part of the duct 7 which bulged in the pin center, large room 22 from the rear frame 6, the fan tunnel 16 which is also a duct is further installed in the pin center, large room 22. Two or more salient 16b which in the fan tunnel 16 nothing and circle opening of the front end projected \*\*\*\*\* 16a to the annular opening end face of nothing and \*\*\*\*\* 16a in the shape of a cylinder, and made merit in general cover a generator 35 and a centrifugal fan 40 uniformly is prepared.

[0032] Flange 16c to which the back end effective area of a fan tunnel 16 extended in the direction of a periphery is formed, and the rectangle frame part material 17 is attached in this flange 16c from back. Seal rubber 18 is attached around the rectangle periphery edge of the rectangle frame part material 17, in the rectangle tubed part of the aforementioned duct 7, the seal of the circumference is carried out with seal rubber 18, and the rectangle frame part material 17 fits in.

[0033] That is, the fan tunnel 16 was connected [ duct / of the rear frame 6 / 7 ] through the rectangle frame part material 17, and has connected / duct / which bulges back and forms the rear locus 23 from the rear frame 6 / 8 ] the duct 7.

[0034] In the noise insulation case 2, therefore, the space in a duct which consists of a fan tunnel 16, a duct 7, and a duct 8 It is occupied and formed and upstream \*\*\*\*\* 16a of the space in a duct is carrying out opening of a part of center room 22 and the rear locus 23 into the pin center, large room 22. Downstream blast-area 8a is prepared in the top wall of a duct 8, rectangle mouth 14a of a rear cover 14 is faced this blast-area 8a, and it is carrying out opening to the exterior of the noise insulation case 2.

[0035] Various devices are arranged by the frame structure and duct structure within the above noise insulation cases 2. vibrationproofing mounting of the right-and-left couple which fixed to support member 3q which the engine 30 was held in the duct 7 of the posterior part of the noise insulation case 2, and 8 as shown in drawing 4 , and was laid by the underframe 3 — it is supported by the member 31 (refer to drawing 4 and drawing 6 )

[0036] As shown in drawing 6 , the engine 30 inclined and located crank-case 30a in left-hand side, and crankshaft 30c which it was made to incline upward a little rightward, protruded, and pointed to cylinder 30b to the order horizontal direction has projected it to the front.

[0037] Thus, since cylinder 30b is made to incline, an engine 30 can secure the up space of ducts 7 and 8 greatly, and a longitudinal direction is made to point to this space to the tubed large-sized muffler 32, and it is arranging it in it. A muffler 32 is supported by the engine 30 through a bracket 33, the exhaust pipe 34 which extended more nearly up than the cylinder 30b section is connected, and tail-pipe 32a prolonged from the right-hand side wall of a muffler 32 turns to the rear face of a muffler 32, and is making the exhaust port meet blast-area 8a.

[0038] The generator 35 is formed in crankshaft 30c projected from crank-case 30a to the front. A generator 35 is an outer-rotor type multipolar generator, and magnet 36a was continued and stuck

in the direction of two or more rounds at the inner skin of nothing and a peripheral wall, and the outer rotor 36 which fixed to crankshaft 30c at one as shown in drawing 7 rotated the shape of a closed-end cylinder to crankshaft 30c and one, and has also achieved the operation of the flywheel in an engine.

[0039] An outer rotor 36 makes a bottom wall an anterior, and carries out opening of the back, and the stator core by which the magneto coil was wound around two or more yokes which projected the internal inner stator 37 to the radial is being fixed to crank-case 30a. In addition, two or more bleeder 36b is formed in the bottom wall of an outer rotor 36. The centrifugal fan 40 has fixed from the front to the bottom wall of this outer rotor 36.

[0040] A centrifugal fan 40 is a double-sided fan by whom the main fan 41 was formed in the front face of disc-like base 40a, and the vice-fan 42 was formed in the rear face with reference to drawing 8 or drawing 11 , respectively. If this centrifugal fan 40 rotates, the main fan 41 will form the airstream which inhales air from the front to a part for a core, and is breathed out in the centrifugal direction along the front face of disc-like base 40a, and the vice-fan 42 who rotates to one with the main fan 41 will form the airstream which inhales back air to a part for a core, and is breathed out in the centrifugal direction along the rear face of disc-like base 40a (refer to the dashed line arrow of drawing 11 ).

[0041] The aforementioned fan tunnel 16 has covered the above-mentioned generator 35 and the centrifugal fan 40, \*\*\*\*\* 16a of the front end counters and carries out opening to a centrifugal fan 40, and with the rectangle frame part material 17, the back end fixes to crank-case 30a of an engine 30, and is supported.

[0042] Front end \*\*\*\*\* 16a of this fan tunnel 16 is countered, and the reverser starter 45 is formed. From the end face of a fan tunnel 16, a reverser starter 45 consists, and salient 16b projected to the opening end face of \*\*\*\*\* 16a of a fan tunnel 16 arranges a predetermined interval, it fixes boss section 46b of the starter case 46 to a fan tunnel 16, and is supported by one.

[0043] With reference to drawing 3 , the elutriation to back is prepared possible, a ratchet wheel 47 counters this ratchet wheel 47, and, as for the reverser starter 45, the ratchet 48 is attached in the axis of rotation of crankshaft 30c and the same axle at a part for the core of a centrifugal fan 40.

[0044] A ratchet wheel 47 is driven also by the starter motor 49 formed in the left end of the starter case 46 while driving it with a starter lever through gear train 47a.

[0045] Usually, when a ratchet 48 and the ratchet wheel 47 from which are separated drive by starter motor 49 grade, it can jump out back, and can engage with a ratchet 48, crankshaft 30c of one can be compulsorily rotated through a ratchet-48 and an outer rotor 36, and an engine 30 can be put into operation.

[0046] Long hole 46a in alignment with the bus-bar covers a hoop direction, and is formed two or more, and the starter case 46 of a reverser starter 45 which carried out the shape of a cone in general is opening the exterior of the starter case 46, and \*\*\*\*\* 16a of a fan tunnel 16 for free passage with the gap with the end face of a fan tunnel 16.

[0047] vibrationproofing mounting of the right-and-left couple which fixed to support member 3p which a reverser starter 45 has in the pin center,large room 22, and was laid by the underframe 3 -- it is supported by the member 50 (refer to drawing 4 and drawing 5 )

[0048] an engine 30 and a reverser starter 45 are connected with one through a fan tunnel 16 -- having -- \*\*\*\* -- the hind engine 30 -- vibrationproofing mounting -- a member 31 -- supporting -- the reverser starter 45 of anterior part -- vibrationproofing mounting -- since a member 50 supports, the position near a part for the both ends before and behind an oscillating object can be supported effectively

[0049] Since a generator 35 and a reverser starter 45 are arranged ahead of crank-case 30a which was missing from the pin center,large room 22 from the rear loculus 23, and was located in the left, space opens to the method of the right of a fan tunnel 16 and a reverser starter 45 in the pin center,large room 22, and a carburetor 52 and an air cleaner 53 make an air cleaner 53 an anterior,

and are arranged in this space forward and backward.

[0050] Although the muffler 32 was arranged above the engine 30, a fuel tank 55 is arranged in the headroom of the fan tunnel 16 in the pin center, large room 22, a reverser starter 45, a carburetor 52, and an air cleaner 53.

[0051] Flange 55a of a fuel tank 55 is fixed to the reinforcement rail 9 of the right-and-left couple constructed between the aforementioned front frame 5 and the rear frame 6 with a bolt 57 through vibrationproofing rubber 56, and the suspension of the fuel tank 55 is carried out.

[0052] in addition, the fuel tank 55 -- from up puncturing 5b of the front frame 5 -- a part -- the inside of the front room 21 -- seeing -- taking out -- \*\*\*\* -- the upper part of a fuel tank 55 -- a protrusion -- the bottom, oil-supply-port 55b penetrates 11d of circular holes of the pin center, large covering 11, and the fuel cap 58 is screwed in a upper limit

[0053] Therefore, it is in the pin center, large room 22, and the fuel tank 55 was arranged in the outer space of a fan tunnel 16 and a duct 7 together with the carburetor 52 or the inhalation-of-air system device of an air cleaner 53, package concentration of the fuel system parts of an engine 30 was carried out, the space is used efficiently, and miniaturization of equipment is attained.

[0054] A battery 61 is arranged in right-hand side by inverter equipment 60, and is arranged in the flat rectangle space of the front room 21 covered by the front cover 13 ahead of the front frame 5 by left-hand side on an underframe 3, and a control panel 62 attends front rectangle mouth 13a of a front cover 13, and is formed in the upper part. That is, the electrical device is intensively arranged in the front room 21.

[0055] Inverter equipment 60 changes the power generation output of a multipolar generator 35 into the alternating current of predetermined frequency, and this inverter equipment 60 is arranged on the right-hand side near the inlet ports 4a and 4b of the front cover 13 of the front room 21, and is first cooled by the inhalation open air.

[0056] This engine generator 1 equipped with the noise insulation case 2 is carrying out structure where the generator 35, the engine 30, and the muffler 32 were held by this sequence in ducts 7 and 8 and the fan tunnel 16 as mentioned above.

[0057] Opening of the \*\*\*\*\* 16a of a fan tunnel 16 is carried out into the pin center, large room 22. The front room 21 is minded from the noise insulation case 2 exterior by rotation of the centrifugal fan 40 formed inside \*\*\*\*\* 16a. The air introduced to the pin center, large room 22 can be inhaled in a fan tunnel 16 from \*\*\*\*\*16a through the gap between two or more long hole 46b of the starter case 46 of a reverser starter 45 and a fan tunnel 16, and the starter case 46 (in drawing 4 and drawing 7 ). A dashed line arrow shows the flow of air.

[0058] By the main fan 41 prepared in the front face of a centrifugal fan 40 as shown in drawing 7 , air is inhaled in a fan tunnel 16 from \*\*\*\*\*16a, and the inhaled air is breathed out in the centrifugal direction, flows the outside of the outer rotor 36 of a generator 35 to an engine 30 side along with the inner skin of a fan tunnel 16, and cools an engine 30.

[0059] The opening 43 between a generator 35 and an engine 30 is constituted, and a part of main airstream branches, it is introduced into this opening 43, and turns in the middle of the passage of this main airstream inside an outer rotor 36. The vice-fan 42 and opening 43 in which this reflux air was prepared on the rear face of the aforementioned centrifugal fan 40 form.

[0060] From bleeder 36b which cooled the magneto coil and was prepared in the bottom wall of an outer rotor 36, it results in the vice-fan 42, and vomits and comes out in the centrifugal direction, now the air which turned inside the outer rotor 36 flows back to the main airstream.

[0061] In this way, the air which flowed in the engine 30 including the air which cooled the generator 35 in part cools an engine 30, is guided at ducts 7 and 8 and cools a muffler 32 toward the upper part (refer to drawing 4 ). The air which cooled the muffler 32 is in the upper part, and is discharged by the blast-area 8a shell exterior overlooked and established in the exterior of the noise insulation case 2.

[0062] In addition, since the open air is inhaled from the inlet ports 4a and 4b of a front cover 13 at

the pin center, large room 22 through the front room 21 which is in a free passage state by free passage puncturing 5c of the front frame 5 The front room 21 acts as an introductory duct of the shape of a maze for open air inhalation, and while being able to suppress exsorption of the inhalation-of-air sound generated at the pin center, large room 22, the inverter equipment 60 in the path of the inhalation airstream from inlet ports 4a and 4b can be cooled.

[0063] And cover the generator 35 with which a fan tunnel 16 and ducts 7 and 8 serve as a heat source, an engine 30, and a muffler 32, and it isolates with other devices. The air inhaled in the fan tunnel 16 from \*\*\*\*\*16a which carried out opening into the pin center, large room 22 by the drive of a centrifugal fan 40 as described above Since it cools in order of the engine 30 with high temperature, and a muffler 32 and is discharged outside from blast-area 8a after reflux air cools the low generator 35 of temperature comparatively, efficient cooling can be performed.

[0064] Since the part of the cooling style which is inhaled in a fan tunnel 16 and a duct 7 by the centrifugal fan 40, and goes to an engine side is introduced in a generator 35 from the opening 43 for reflux between a generator 35 and an engine 30 and flows back to a centrifugal fan 40 Since both the engine 30 and the generator 35 could be cooled, it also made the low generator 35 of temperature the upstream comparatively into one duct 7 and 8 and the engine 30 has been arranged to the downstream by ventilation in the duct 7 by one centrifugal fan 40, and 8 It can cool efficiently sequentially from the method of a low of temperature.

[0065] Moreover, the number of centrifugal fans 40 of the fan for cooling is one, and since this centrifugal fan 40 is doubly covered in the fan tunnel 16 and the noise insulation case 2, exsorption of the noise to the exterior can be suppressed small. In addition, since a centrifugal fan 40 is attached in the outer rotor 36 of a generator 30, it can equip with the centrifugal fan 40 of large air capacity easily, and big fan support intensity can be obtained.

[0066] Moreover, a rational cooling air style can be formed, and all the more, it is efficient and can cool because it is the composition which a muffler 32 is arranged above an engine 30, and a high temperature device is located up, and is further equipped with blast-area 8a up.

[0067] In addition, the size of the vertical direction can be stopped small, arranging the muffler 32 of a big capacity, since cylinder 30b of an engine 30 was made to incline and the muffler 32 is arranged to the upper part.

[0068] Moreover, since inverter equipment 60 changes the output of a multipolar generator 35 into the alternating current of predetermined frequency, in order to hold an output frequency uniformly like the synchronous generator used for this conventional kind of engine generator, irrespective of the size of a load, it is not necessary to hold a rotational frequency uniformly, it becomes possible except the time of a large load to reduce a rotational frequency, and it becomes possible to reduce sharply the operation sound at the time of rated operation or light load operation.

[0069] Although the centrifugal fan 40 was made into the double-sided fan with the gestalt of the above operation, the example using another centrifugal fan is shown in drawing 12 . Except centrifugal-fan 70 used with the gestalt of this operation, the same member as the gestalt of the aforementioned implementation is used, and the same sign is used.

[0070] the hole with which the puncturing 73 for reflux was formed in the predetermined part of the disc-like base 71 while, as for this centrifugal fan 70, the fan 72 was formed in the front face of the disc-like base 71 -- it is an aperture fan Puncturing 73 is formed corresponding to bleeder 36b formed in the bottom wall of the outer rotor 36 of a generator 35.

[0071] Air is inhaled by rotation of a centrifugal fan 70 in a fan tunnel 16 from \*\*\*\*\*16a, the part is introduced into the opening 43 between a generator 35 and an engine 30, and it turns inside an outer rotor 36 while the inhaled air is breathed out in the centrifugal direction, flows the outside of the outer rotor 36 of a generator 35 to an engine 30 side along with the inner skin of a fan tunnel 16 and cools an engine 30.

[0072] The air which turned inside the outer rotor 36 comes out to the front face of the disc-like base 71 through bleeder 36b and puncturing 73 which cooled the magneto coil and were prepared in



the bottom wall of an outer rotor 36, and joins inhalation air from \*\*\*\*\*16a. It is acting so that the airstream which is inhaled from \*\*\*\*\*16a and flows in the centrifugal direction along the front face of the disc-like base 71 may form negative pressure behind puncturing 73 and may invite in the above-mentioned reflux air to the aforementioned opening 43.

[0073] In this way, since the air which cooled the generator 35 flows back to inhalation air and cools an engine 30 toward an engine 30 side, both sides can cool a generator 35 and an engine 30 efficiently.

---

[Translation done.]